



概要書

脱炭素化政策

ネットゼロ達成に向けた重要な期間

これから2025年春にかけて、海運業の脱炭素化政策について様々な決定が下される。最重要事項の決定が国際海事機関(IMO)でおこなわれ、一連の規制・インセンティブが策定されることで次世代燃料・次世代テクノロジーの採用が急速に後押しされる一方、公正かつ公平な移行が確保されるだろう。同時に、各国政府は新しい市場の創出および水素ベース合成燃料と現行の化石燃料との価格差縮小という極めて重要な役割を担う。国政策と国際政策は産業界の取り組みを補完し、2050年までに世界の海事セクターが完全な脱炭素化を達成するために必要な進展を確実にたどるよう、先発企業の取り組みが策定されなければならない。

脱炭素化政策:内容

政策の制定、協定および実施は、世界の海上貿易の脱炭素化を実現する最も重要で画一的な要因になるだろう。海運業界は自発的な取り組みに意欲を示しており、こうした努力を、国際的な気候変動目標と一致する炭素排出削減につなげる政策措置が必要である。

完全な脱炭素化への道を切り開くことが期待される燃料やテクノロジーの多くがまだ商業化に至っておらず、商業化プロセスを可能にして加速させる重要な役割を政府の政策が担っている。これらソリューションの大半は、商業化が可能であっても、化石燃料よりもコスト面で著しくかつ永続的に不利な状況に立たされるだろう。このギャップを埋め、海運業界が目標達成に必要なペースで確実に必須のゼロエミッション・ソリューションの採用を可能にするには、政策が唯一の方策になりえる。

舵取り役のIMO

IMOは、競争力のギャップを埋め、脱炭素化ソリューションの迅速かつ大々的な採用を確実にする最も重要な役割を担っている。海運業界の世界的な規制当局であるIMOは、海洋環境保護委員会(MEPC)を通じて様々な環境問題の規制に対して責任を負う。しかし、海運業界のゼロエミッションの未来への移行には、MEPCが環境問題でこれまでに取り組んだことのない規模、複雑性、コストが立ちほだかっている。

IMOは昨年、温室効果ガス(GHG)削減戦略を見直し、脱炭素化への取り組みに向けて基礎を築きはじめた。「2023 IMO GHG削減戦略(2023IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships)」は、以下にあげる幾つかの重要なコーナーストーンを導入し、海運業界のゼロエミッションへの移行に確固たる基礎を提供している:

- 2050年前後までに温室効果ガス排出量をネットゼロにする目標
- 燃料ライフサイクル全体(Well-to-Wake)の排出量を2030年までに20%削減(30%に向けて努力)し、2040年までに70%削減(80%に向けて努力)する中間ターゲットを設定¹
- 2023年までにゼロエミッション燃料またはゼロエミッションに近い燃料の使用率を5%に(10%に向けて努力)する目標

また、GHG削減戦略は、これらの削減目標達成に向けた規制上の枠組みには、技術的要素(GHG排出量が低

1 2008年水準と比較

い燃料の使用を要請)と経済的要素(カーボンプライシングのメカニズム)の両方を含めるべきであり、これらの方策によって、新エネルギー源への効果的かつ公正かつ公平な移行が促されるはずであると指摘している。これから2025年4月のMEPC会合までの間、設定した脱炭素化目標を達成できるよう、国際交渉の焦点はこれら方策をどう策定するかに当てられるだろう。

IMOのGHG削減戦略の改訂版は「どこの国も取り残されることなく公正かつ公平な移行」と「公平な条件」の設定を呼びかけている。こうした文言の挿入は、海運業界の脱炭素化政策と気候変動の影響が国によって全く異なる影響を及ぼし、エネルギーの移行が仕事と生活に影響を与えることを認めるものだ。

公正かつ公平な移行の確保には、移行コストや主要な貿易相手との地理的距離などの要因に配慮し、政策措置の著しい悪影響に対処するなど、いくつかの要素が含まれるだろう。

交渉プロセスはまず地域・国への影響を評価することから始まっている。これらの評価は、最も影響を受ける国々が包括的かつ公正な移行を確保するため、経済要因から得られる収益をどう活用できるかについての議論を深めることだろう。また、同様の議論は海運業界よりもまず選択肢に根本的に影響を与える要因になる。例えば、プライシングメカニズムの設計で、創出された収益をゼロエミッション燃料のユーザーに直接割りあてることや、ゼロエミッション燃料の生産を可能にする国家プロジェクトにより間接的に割りあてることも可能だ。複合アプローチは、次世代燃料のバリューチェーンとゼロエミッション船舶の双方の投資家に確実性をもたらすだろう。

テクノロジーの移行と公正な成果の両方の達成を目標に掲げることは同一資金の獲得競争になると言われることがある一方、南の発展途上国でテクノロジー移行の資金供給や新燃料の生産支援を行なうなどによって、いくつかの補完的な要素や相乗効果のある要素が成立することが望まれている。交渉において公平性と有効性を平等に考慮することが、IMO戦略の改訂版の目標の実現に向けた政策措置を支援するという政治的コンセンサスを確立する上で不可欠であろう。

各国政府とIMOへの架け橋

IMOが採用する政策措置は、現行の化石燃料ベース船舶からゼロエミッション船舶の未来に向け、迅速なマスマーケットの移行を支援しなければならない。しかし、水素ベース合成燃料や、その燃料が使用可能な船舶およびインフラなど多くのテクノロジーが必要だが、まだ商業化されていない。先行者がこれらテクノロジーに着手し始める一方、各国政府は産業界の取り組みを支援し、ゼロエミッションのテクノロジーやインフラの商業的な供給を後押しする重要な役割を担っている。

国際的な海運業界の発展を推進する政策の活用は、政府の戦略上の権益を中心に展開されており、脱炭素化のケースにも同じ事があてはまるだろう。国内産業ポートフォリオの未来を保証するため、それぞれの国が公的資金や改革政策を活用することが可能だ。例えば、既存や潜在的な**バンカリングハブ**は、インフラを構築して次世代燃料の市場シェアを確保することができる。また、おそらく何よりもまず、次世代燃料の生産を可能にする再生可能エネルギーを保有する国は、グリーン燃料の生産で優位に立つために政策を活用できる。

過去2年間、多くの国が、水素戦略の策定からグリーン水素の生産を推進する政策の実施まで進んでいるが、通常、こうした政策には多額の資金供給が伴う。生産補助金が与えられても、水素ベース合成燃料の新興市場での需給ギャップはまだ埋まっておらず、現在、水素エコノミーの構築には需要サイドのサポートが不可欠というコンセンサスが生まれつつある。生産だけでなく水素ベース燃料の利用をサポートするメカニズムが既に存在し、特に、ドイツ政府が設立した独立機関「**H2グローバル** (H2 Global)」は、複数の国から資金提供を受け、供給面と需要面の両方で補助金を支給するダブルオークションを実施することで「市場を形成している」。

コストギャップを埋め、新しい市場を形成するこうした支援は、今後数年以内に各国政府が提供可能なインセンティブのなかで最も影響力が高いものとなるだろう。IMO政策は、ゼロエミッション燃料の永続的かつ公平な機会を作るという任務を負っており、各国政府は先行者の取り組みを直接支援してリスクを取り除くことで、未来への架け橋を築くことが可能である。その一方で、IMO政策は各国の取り組みを考慮して、世界的な規制導入の早期段階で、先行企業や政府による先駆的投資によって、持続可能な道を切り開けるようにしなければならない。

脱炭素化政策を支援する産業界

各企業の先行した取り組みに加え(添付の概要書「ゼロエミッション海運実現への課題(What zero-emission

shipping needs to break through)」を参照)、企業団体の一部は積極的に政策論争の方向づけをしている。会員の利害を代表して、特に国際海運会議所や国際海運評議会、ボルチック国際海運協議会(BIMCO)のようなグループは、2050年までに排出量をゼロにするという目標をサポートする 明確な提案を出している。

同様に、グローバルマリタイムフォーラムも、主要なIMO会合の前に、主に企業連合「Getting to Zero Coalition」が開催する業界リーダーと政府交渉者の協議を通じて、海運バリューチェーンと政策策定を結び付ける積極的な役割を果たしている。こうした協議の目標とそれを実証する政策分析は、海運業界が中期的な一連の意欲的な政策措置の支援を受ける大きな基盤をもたらし、技術進歩の目標と公正な移行の目標を適度なバランスで保つことができるだろう。

また、「Getting to Zero Coalition」は、次世代燃料の先行者を支援する国の取り組み方についても詳細を提案している。グリーン海運回廊イニシアチブは政府からの戦略的な政策支援を推進させる重要な要素を含む。グローバルマリタイムフォーラムでオーストラリア～東アジア鉄鉱石グリーン海運回廊(Australia-East Asia Iron Ore Green Corridor)とシンガポール～ロッテルダム・グリーン海運回廊(Singapore-Rotterdam Green Corridor)の両方に携わるチームは政策提言を行い、オーストラリア政府と欧州連合(EU)の高官との公式・非公式の対話を手配した。

政策的措置のスケジュールは逼迫している。特にIMOでは、4月の決定は念入りな構想、長期的思考、妥協が求められるだろう。同様に、各国政府は、早期取り組みのアドバンテージを手に入れるため、来年には市場を刺激する重要な決定を下さなければならない。喫緊の取り組みに賛同する業界の声は一段と極めて重要になっている。

主な質問事項:

- GHG削減戦略改訂版の野心的な脱炭素化目標を達成可能にするため、海運業界はIMOから何を求めるか。
- 公正かつ公平な移行に産業界はどう足並をそろえて支援するか。
- 国際的な海運業界で先行して取り組む企業に対して、政府はどのような支援で補完することができるか。
- 間もなく開催されるIMOの交渉の場で、望ましい結果に向かって、海運業界が国や国際機関の政策立案者に対して発する最も重要なメッセージは何か

参考文献:

- [Unravelling IMO policy measures towards a just and equitable energy transition](#) (Global Maritime Forum, 2024)
- [National and regional policy for international shipping decarbonisation](#) (Global Maritime Forum, 2023)
- [National and regional policy for green shipping corridors](#) (Global Maritime Forum, 2023)
- [Assessing impacts of EU and US policies on accelerated deployment of alternative maritime fuels](#) (Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, 2024)
- [Supporting the establishment of the Australia-East Asia iron ore green corridor](#) (Global Maritime Forum, 2024)